

III

(Sagatavošanā esoši tiesību akti)

PADOME

PADOMES NOSTĀJA (ES) Nr. 4/2010 PIRMAJĀ LASĪJUMĀ,

lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu par autobusu pasažieru tiesībām un par grozījumiem Regulā (EK) Nr. 2006/2004

Padome pieņēmusi 2010. gada 11. martā

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2010/C 122 E/01)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

aizsardzību. Turklāt būtu pilnībā jāņem vērā vispārējās patērētāju aizsardzības prasības.

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. panta 1. punktu,

- (2) Ņemot vērā to, ka autobusu pasažieris ir pārvadājuma līguma vājākā puse, visiem pasažieriem būtu jānodrošina minimālais aizsardzības līmenis.

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

- (3) Savienības pasākumos, lai uzlabotu pasažieru tiesības autobusu pārvadājumu nozarē, būtu jāņem vērā šīs nozares īpatnības, kuru galvenokārt veido mazie un vidējie uzņēmumi.

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

- (4) Ņemot vērā speciālo regulāro pārvadājumu un pašpārvadājumu īpašās iezīmes, šāda veida pārvadājumi nebūtu jāiekļauj šīs regulas darbības jomā. Speciālajiem regulārajiem pārvadājumiem būtu jāietver pakalpojumi, kas īpaši paredzēti personu ar invaliditāti un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām pārvadāšanai, strādnieku pārvadāšanai no mājām uz darbu un atpakaļ, skolēnu un studentu pārvadāšanai no dzīvesvietas uz mācību iestādi un atpakaļ.

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru ⁽²⁾,

tā kā:

- (1) Savienības rīcībai autobusu pārvadājumu jomā vajadzētu būt vērstai arī uz to, lai nodrošinātu pasažieriem augsta līmeņa aizsardzību, kas – neatkarīgi no galamērķa – ir salīdzināma ar citos pārvadājumu veidos piemērojamo

- (5) Ņemot vērā pilsētas, piepilsētas un reģionālo regulāro pārvadājumu īpašās iezīmes, dalībvalstīm būtu jānodrošina tiesības neattiecināt būtisku šīs regulas daļu uz šāda veida pārvadājumiem. Lai noteiktu, kuri ir pilsētas, piepilsētas un reģionālie regulārie pārvadājumi, dalībvalstīm būtu jāņem vērā tādi kritēriji kā attālums, pārvadājumu biežums, paredzēto pieturu skaits, izmantoto autobusu veids, biļešu shēmas, pasažieru skaita svārstības starp maksimālas un zemas pakalpojumu slodzes periodiem, autobusu kodi un kustības saraksti.

⁽¹⁾ 2009. gada 16. jūlija atzinums (OV C 317, 23.12.2009., 99. lpp).

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta 2009. gada 23. aprīļa Nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta) un Padomes 2010. gada 11. martā Nostāja, un Eiropas Parlamenta . . Nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta).

- (6) Pasažieriem un vismaz personām, pret kurām pasažierim bija vai būtu bijis juridisks uzturēšanas pienākums, negadījumos, ko izraisījusi autobusa izmantošana, būtu jāsaņem pienācīga aizsardzība, ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/103/EK (2009. gada 16. septembris) par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību ⁽¹⁾.
- (7) Izvēloties valsts tiesību aktus, kas piemērojami kompensācijām nāves vai miesas bojājumu gadījumā, kā arī bagāžas nozaudēšanas vai bojājuma gadījumā saistībā ar negadījumu, kas radies autobusa izmantošanas dēļ, būtu jāņem vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 864/2007 (2007. gada 11. jūlijs) par tiesību aktiem, kas piemērojami ārpuslīgumiskām saistībām (Roma II) ⁽²⁾, un Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 593/2008 (2008. gada 17. jūnijs) par tiesību aktiem, kas piemērojami līgumsaistībām (Roma I) ⁽³⁾.
- (8) Papildus kompensācijai nāves vai miesas bojājumu gadījumā vai bagāžas nozaudēšanas vai bojājuma gadījumā saistībā ar negadījumu, kas radies autobusa izmantošanas dēļ, pasažieriem saskaņā ar piemērojamajiem valsts tiesību aktiem vajadzētu būt tiesībām saņemt palīdzību saistībā ar tūlītējām praktiskām vajadzībām pēc negadījuma. Šāda palīdzība varētu ietvert pirmo palīdzību, izmīnāšanu, pārtiku, apģērbu un transportu.
- (9) Autobusu pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem būtu jāsniedz iedzīvotājiem vispārējs labums. Tādēļ personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kas radušās invaliditātes, vecuma vai kādu citu faktoru dēļ, būtu jānodrošina tādas iespējas izmantot autobusu pārvadājumu pakalpojumus, kas ir salīdzināmas ar pārējo iedzīvotāju iespējām. Personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām ir tādas pašas tiesības saistībā ar brīvu pārvietošanos, brīvu izvēli un nediskriminēšanu kā visiem pārējiem iedzīvotājiem.
- (10) Ievērojot 9. pantu Apvienoto Nāciju Organizācijas Konvencijā par personu ar invaliditāti tiesībām, un lai personas ar invaliditāti un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām varētu izmantot autobusu pārvadājumus tāpat kā citi iedzīvotāji, būtu jāparedz noteikumi par nediskriminēšanu un palīdzību brauciena laikā. Tādēļ šīs personas būtu jāpārvadā, un nedrīkstētu atteikties tās pārvadāt invaliditātes vai ierobežoto pārvietošanās spēju dēļ, izņemot tādu iemeslu dēļ, kuru pamatā ir drošības apsvērumi vai transportlīdzekļu vai infrastruktūras plānojums. Saskaņā ar attiecīgiem tiesību aktiem par darba ņēmēju aizsardzību, personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām vajadzētu būt tiesībām saņemt palīdzību autoostās un transportlīdzekļos. Ņemot vērā sociālās integrācijas aspektus, šīm personām vajadzētu saņemt palīdzību bez maksas. Pārvadātājiem būtu jāizstrādā piekļuves nosacījumi, vēlamus, izmantojot Eiropas standartizācijas sistēmu.
- (11) Lemjot par jaunu autoostu plānojumu, kā arī veicot ievērojamu pārbūvi, autoostu pārvaldītājiem vajadzētu iespēju robežās ņemt vērā vajadzības, kādas ir personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām. Jebkurā gadījumā autoostu pārvaldītājiem vajadzētu izveidot punktus, kur šādas personas var ziņot par savu ierašanos un nepieciešamību pēc palīdzības.
- (12) Lai apmierinātu personu ar invaliditāti un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām vajadzības, personālam vajadzētu būt pienācīgi apmācītam. Lai atvieglotu transportlīdzekļu vadītāju valsts kvalifikāciju savstarpēju atzīšanu, apmācības jautājumos par invaliditātes izpratni varētu sniegt kā daļu no sākotnējās kvalifikācijas vai no periodiskām apmācībām, kā tas minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2003/59/EK (2003. gada 15. jūlijs) par dažu kravu vai pasažieru pārvadāšanai paredzētu autotransporta līdzekļu vadītāju sākotnējās kvalifikācijas iegūšanu un periodisku apmācību ⁽⁴⁾. Lai nodrošinātu saskaņotību starp apmācības prasību ieviešanu un minētajā direktīvā noteiktajiem termiņiem, ierobežotā laikposmā būtu jāpieļauj atbrīvojuma iespēja.
- (13) Ja iespējams, būtu jākonsultējas ar organizācijām, kas pārstāv personas ar invaliditāti un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām, vai jāiesaista tās apmācības saistībā ar invaliditāti.
- (14) Autobusu pasažieru tiesībām būtu jāietver informācijas saņemšana attiecībā uz pakalpojumu pirms brauciena un tā laikā. Visai būtiskajai informācijai, kas tiek sniegta autobusu pasažieriem, vajadzētu tikt nodrošinātai arī alternatīvos formātos, kas pieejami personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām.
- (15) Ar šo regulu nevajadzētu ierobežot pārvadātāju tiesības pieprasīt kompensāciju no kādas personas, tostarp trešām personām, saskaņā ar attiecīgās valsts spēkā esošajiem tiesību aktiem.
- (16) Būtu jāmazina neērtības, kas pasažieriem rodas brauciena atcelšanas vai ilgas aizkavēšanās dēļ. Tāpēc pasažieriem, kuri izbrauc no autoostas, būtu jānodrošina pietiekama aprūpe un informācija. Pasažieriem arī vajadzētu būt iespējai braucienu atcelt, saņemot bilešu cenas atmaksājumu, turpināt ceļojumu vai mainīt maršrutu saskaņā ar viņus apmierinošiem nosacījumiem.

⁽¹⁾ OV L 263, 7.10.2009., 11. lpp.

⁽²⁾ OV L 199, 31.7.2007., 40. lpp.

⁽³⁾ OV L 177, 4.7.2008., 6. lpp.

⁽⁴⁾ OV L 226, 10.9.2003., 4. lpp.

- (17) Iesaistoties ieinteresētajām personām, speciālistu apvienībām un apvienībām, kas pārstāv patērētājus, pasažierus, personas ar invaliditāti un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām, pārvadātājiem būtu savās speciālistu apvienībās jāsadarbjas, lai pieņemtu valstu vai Eiropas līmeņa pasākumus, kas vērsti uz to, lai uzlabotu rūpes par pasažieriem, jo īpaši brauciena atcelšanas un ilgās aizkavēšanās gadījumā.
- (18) Šī regula nedrīkstētu ietekmēt pasažieru tiesības, kas noteiktas ar Padomes Direktīvu 90/314/EEK (1990. gada 13. jūnijs) par kompleksiem ceļojumiem, kompleksām brīvdienām un kompleksām ekskursijām⁽¹⁾. Šī regula nebūtu jāpiemēro, ja kompleksais ceļojums tiek atcelts tādu iemeslu dēļ, kas nav saistīti ar autobusu pārvadājumu pakalpojuma atcelšanu.
- (19) Pasažieriem vajadzētu būt pilnīgi informētiem par viņu tiesībām saskaņā ar šo regulu, lai viņi varētu efektīvi izmantot šīs tiesības.
- (20) Pasažieriem būtu jāspēj īstenot savas tiesības, izmantojot atbilstīgu sūdzību procedūru, ko ieviesuši pārvadātāji, vai, attiecīgā gadījumā, iesniedzot sūdzību struktūrai vai struktūrām, kuras šajā sakarā norīkojusi attiecīgā dalībvalsts.
- (21) Dalībvalstīm būtu jānodrošina atbilstība šai regulai un jānorīko kompetenta struktūra vai struktūras uzraudzības un izpildes funkciju veikšanai. Tas neietekmē pasažieru tiesības vērsties tiesā, lai saskaņā ar attiecīgās valsts tiesību aktiem panāktu juridisku risinājumu.
- (22) Ņemot vērā dalībvalstu izstrādātās procedūras sūdzību iesniegšanai, sūdzības par palīdzību vislabāk būtu jāadresē struktūrai vai struktūrām, ko šīs regulas izpildei norīkojusi tā dalībvalsts, kuras teritorijā atrodas iekāpšanas vai izkāpšanas vieta.
- (23) Dalībvalstīm būtu jānosaka sankcijas, kas jāpiemēro par šīs regulas noteikumu pārkāpumiem, un jānodrošina, ka tās tiek piemērotas. Šīm sankcijām vajadzētu būt iedarbīgām, samērīgām un atturošām.
- (24) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķus – proti, visās dalībvalstīs autobusu pasažieriem nodrošināt līdzvērtīgu aizsardzības un palīdzības līmeni – nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un to, ka rīcības un iedarbības mēroga dēļ šos mērķus var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi šo mērķu sasniegšanai.
- (25) Šai regulai nevajadzētu ierobežot noteikumus, kas paredzēti Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 95/46/EK (1995. gada 24. oktobris) par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti⁽²⁾.
- (26) Šīs regulas īstenošanas pamatā vajadzētu būt Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 2006/2004 (2004. gada 27. oktobris) par sadarbību starp valstu iestādēm, kas atbildīgas par tiesību aktu īstenošanu patērētāju tiesību aizsardzības jomā (Regula par sadarbību patērētāju tiesību aizsardzības jomā)⁽³⁾. Tādējādi minētā regula būtu attiecīgi jāgroza.
- (27) Šajā regulā ir respektētas pamattiesības un ievēroti principi, kas jo īpaši atzīti Eiropas Savienības Pamattiesību hartā, kā minēts Līguma par Eiropas Savienību 6. pantā, paturot prātā arī Padomes Direktīvu 2000/43/EK (2000. gada 29. jūnijs), ar ko ievieš vienādas attieksmes principu pret personām neatkarīgi no rasu vai etniskās piederības⁽⁴⁾, un Padomes Direktīvu 2004/113/EK (2004. gada 13. decembris), ar kuru īsteno principu, kas paredz vienlīdzīgu attieksmi pret vīriešiem un sievietēm, attiecībā uz pieeju precēm un pakalpojumiem, preču piegādi un pakalpojumu sniegšanu⁽⁵⁾.

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

I NODAĻA

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

1. pants

Priekšmets

Ar šo regulu autobusu pārvadājumu jomā paredz noteikumus par:

- nediskrimināciju attiecībā uz pārvadājuma nosacījumiem, ko pasažieriem piedāvā pārvadātāji;
- pasažieru tiesībām saistībā ar negadījumu, kas radies autobusa izmantošanas dēļ un kas izraisījis nāvi vai miesas bojājumus vai bagāžas nozaudēšanu vai bojājumus;
- nediskrimināciju un obligātu palīdzību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām;
- pasažieru tiesībām pārvadājuma atcelšanas vai aizkavēšanās gadījumā;
- obligāto informāciju, kas jāsniedz pasažieriem;

⁽²⁾ OV L 281, 23.11.1995., 31. lpp.

⁽³⁾ OV L 364, 9.12.2004., 1. lpp.

⁽⁴⁾ OV L 180, 19.7.2000., 22. lpp.

⁽⁵⁾ OV L 373, 21.12.2004., 37. lpp.

⁽¹⁾ OV L 158, 23.6.1990., 59. lpp.

f) sūdzību izskatīšanu;

g) vispārīgiem izpildes noteikumiem.

2. pants

Darbības joma

1. Šo regulu piemēro attiecībā uz pasažieriem, kas izmanto regulāros pārvadājumus:

- a) kuriem pasažieru iekāpšanas vieta atrodas dalībvalsts teritorijā; vai
- b) kuriem pasažieru iekāpšanas vieta atrodas ārpus dalībvalsts teritorijas un pasažieru izkāpšanas vieta atrodas dalībvalsts teritorijā.

2. Turklāt šo regulu, izņemot tās III līdz VI nodaļu, piemēro pasažieriem, kas izmanto neregulāros pārvadājumus, kuros sākotnējā pasažieru iekāpšanas vieta vai galīgā izkāpšanas vieta atrodas dalībvalsts teritorijā.

3. Šo regulu nepiemēro speciāliem regulāriem pārvadājumiem un pašpārvadājumiem.

4. Izņemot 4. panta 2. punktu, 9. pantu un 10. panta 1. punktu, dalībvalstis var šo regulu nepiemērot regulāriem pilsētas, piepilsētas un reģionāliem pārvadājumiem, tostarp šāda veida pārrobežu pārvadājumiem.

5. Izņemot 4. panta 2. punktā, 9. pantā un 10. pantā 1. punktā paredzētos gadījumus, dalībvalsts var pārredzami un nediskriminējoši piešķirt iekšzemes regulāriem pārvadājumiem atbrīvojumu no šīs regulas piemērošanas. Šādu atbrīvojumu var piešķirt, ilgākais, uz pieciem gadiem, un to var atjaunot divas reizes.

6. Dalībvalsts pārskatāmi un nediskriminējoši var, ilgākais, uz pieciem gadiem piešķirt konkrētiem regulāriem pārvadājumiem atbrīvojumu no šīs regulas piemērošanas, ja būtiska regulāro pārvadājumu daļa, tostarp vismaz viena paredzētā pietura, neatrodas Savienībā. Šādus atbrīvojumus var atjaunot.

7. Dalībvalstis informē Komisiju par dažādiem pakalpojumu veidiem, kuriem piešķirts atbrīvojums saskaņā ar 4., 5. un 6. punktu. Komisija atbilstīgi rīkojas, ja šāds atbrīvojums ir uzskatāms par neatbilstīgu šim pantam. Komisija līdz ... (*) iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par atbrīvojumiem, kas piešķirti saskaņā ar 4., 5. un 6. punktu.

8. Nekas šajā regulā nav interpretējams kā tehniskas prasības, ar ko pārvadātājiem vai autoostu pārvaldītājiem uzliek pienā-

kumu pārveidot vai mainīt autobusus, infrastruktūru vai aprīkojumu autobusu pieturās un autoostās.

3. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- a) "regulāri pārvadājumi" ir tādi braucieni, kas nodrošina pasažieru pārvadājumus ar autobusu noteiktos laika intervālos pa noteiktiem maršrutiem, pasažieriem iekāpjot un izkāpjot iepriekš noteiktās pieturvietās;
- b) "speciāli regulāri pārvadājumi" ir regulāri pārvadājumi neatkarīgi no tā, kas ir to organizētājs, kuri nodrošina tikai noteiktu pasažieru kategoriju pārvadājumus ar autobusu, neietverot pārējos pasažierus;
- c) "pašpārvadājumi" ir pārvadājumi, ko fiziska vai juridiska persona veic ar autobusu nekomerciālos un bezpeļņas nolūkos, kur:
 - attiecīgos pārvadājumus šī fiziskā vai juridiskā persona veic tikai kā palīgpakalpojumus, un
 - izmantojamie transportlīdzekļi ir fiziskās vai juridiskās personas īpašums, vai šī persona ir tos iegādājusies uz nomaksu, vai arī tie ir ilgtermiņa nomas līguma priekšmets, un to vadītāji ir fiziskās vai juridiskās personas darbinieki vai pati fiziskā persona, vai personāls, kas nodarbināts attiecīgajā uzņēmumā vai kas atbilstīgi līgumsaistībām nodots attiecīgā uzņēmuma rīcībā;
- d) "neregulāri pārvadājumi" ir pārvadājumi, kas neatbilst regulāro pārvadājumu definīcijai un kuru galvenā pazīme ir tas, ka tajos ar autobusu pārvadā pasažieru grupas, kuras izveidotas pēc pasūtītāja vai paša pārvadātāja iniciatīvas;
- e) "pārvadājuma līgums" ir pārvadājuma līgums, kas noslēgts starp pārvadātāju un pasažieri par vienu vai vairākiem regulāriem vai neregulāriem pārvadājumu pakalpojumiem;
- f) "biļete" ir derīgs dokuments vai cits pierādījums, kas apliecina pārvadājuma līguma esamību;
- g) "pārvadātājs" ir fiziska vai juridiska persona, kura nav ceļojumu rīkotājs vai biļešu pārdevējs un kura iedzīvotājiem piedāvā regulārus vai neregulārus pārvadājumu pakalpojumus;
- h) "faktiskais pārvadātājs" ir fiziska vai juridiska persona, kas nav pārvadātājs un kas faktiski veic visu pārvadājumu vai tā daļu;

(*) Piecus gadus pēc šīs regulas piemērošanas dienas.

- i) "biļešu pārdevējs" ir jebkurš starpnieks, kas noslēdz pārvaldājuma līgumus pārvaldātāja vārdā;
- j) "ceļojumu aģents" ir jebkurš starpnieks, kas rīkojas pasažiera vārdā, noslēdzot pārvaldājuma līgumus;
- k) "ceļojumu rīkotājs" ir organizators vai mazumtirgotājs, kas nav pārvaldātājs Direktīvas 90/314/EEK 2. panta 2. un 3. punkta nozīmē;
- l) "persona ar invaliditāti" vai "persona ar ierobežotām pārvietošanās spējām" ir ikviena persona, kuras pārvietošanās spējas, izmantojot transportlīdzekļus, ir ierobežotas kādas fiziskas (sensoriskas vai kustību, pastāvīgas vai īslaicīgas) invaliditātes, garīgas invaliditātes vai traucējumu vai jebkādu citu invaliditātes iemeslu, vai vecuma dēļ un kuras stāvoklis prasa atbilstīgu uzmanību un visiem pasažieriem pieejamo pakalpojumu pielāgošanu šīs personas vajadzībām;
- m) "piekļuves nosacījumi" ir atbilstīgi standarti, pamatnostādnes un informācija, kas attiecas uz to, kā personas ar invaliditāti un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām piekļūst autobusiem un/vai norādītām autoostām, tostarp to aprīkojumam;
- n) "rezervācija" ir autobusa sēdvietas rezervēšana konkrētam regulārā pārvaldājuma atiešanas laikam;
- o) "autoosta" ir autoosta ar apkalpojošo personālu, kur atbilstīgi konkrētam grafikam paredzēta regulārā pārvaldājuma autobusa apstāšanās pasažieru iekāpšanai vai izkāpšanai un kurā ir tādas telpas kā reģistrācijas punkts, uzgaidāmās telpas pasažieriem vai biļešu kases;
- p) "autobusa pietura" ir jebkura vieta, kas nav autoosta un kur atbilstīgi konkrēti norādītam maršrutam paredzēta regulārā pārvaldājuma autobusa apstāšanās pasažieru iekāpšanai vai izkāpšanai;
- q) "autoostas pārvaldītājs" ir dalībvalsts organizatoriska vienība, kura ir atbildīga par norādītās autoostas pārvaldību;
- r) "atcelšana" ir tāda regulāra pārvaldājuma neveikšana, kurš ir bijis iepriekš plānots;
- s) "aizkavēšanās" ir starpība starp publiskotajā autobusu sarakstā norādīto atiešanas laiku un faktisko atiešanas laiku.

4. pants

Biļetes un nediskriminējoši līguma noteikumi

1. Pārvaldātāji pasažieriem nodrošina biļeti, ja vien tiesības uz pārvaldājumu nesniedz citi dokumenti. Biļeti var izsniegt elektroniskā formātā.

2. Neskarot sociālos tarifus, līguma noteikumus un pārvaldātāju piemērotos tarifus piedāvā sabiedrībai, nedz tieši, nedz netieši nediskriminējot tiešos patērētājus saistībā ar viņu valsts-piederību vai ar to vietu Savienībā, kur pārvaldātāji vai biļešu pārdevēji veic uzņēmējdarbību.

5. pants

Citas iesaistītās puses

1. Ja šajā regulā noteikto pienākumu veikšana uzticēta faktiskajam pārvaldātājam, biļešu pārdevējam vai jebkurai citai personai, pārvaldātājs, ceļojumu aģents, ceļojumu rīkotājs vai autoostas pārvaldītājs, kas uztic šādus pienākumus, tomēr ir atbildīgs par minētās iesaistītās puses darbībām un bezdarbību.

2. Turklāt personai, kurai pārvaldātājs, ceļojumu aģents, ceļojumu rīkotājs vai autoostas pārvaldītājs uztic pienākumu veikšanu, attiecībā uz šīs personas veikto pienākumu daļu arī piemēro šīs regulas noteikumus.

6. pants

Saistību nepildīšanas izslēgšana

1. Šajā regulā noteiktās saistības attiecībā uz pasažieriem nedrīkst ierobežot vai atcelt, jo īpaši paredzot atkāpi vai ierobežojošu noteikumu pārvaldājuma līgumā.

2. Pārvaldātāji var pasažierim piedāvāt līguma nosacījumus, kas ir izdevīgāki nekā šajā regulā paredzētie nosacījumi.

II NODAĻA

KOMPENSĀCIJA UN PALĪDZĪBA SAISTĪBĀ AR NEGADĪJUMIEM

7. pants

Pasažieru nāve vai miesas bojājumi un bagāžas nozaudēšana vai bojājums

1. Saskaņā ar piemērojamiem valsts tiesību aktiem pasažieriem ir tiesības uz kompensāciju nāves vai miesas bojājumu gadījumā, kā arī bagāžas nozaudēšanas vai bojājuma gadījumā saistībā ar negadījumu, kas radies autobusa izmantošanas dēļ. Pasažiera nāves gadījumā šīs tiesības vismaz attiecas uz tām personām, pret kurām pasažierim bija vai būtu bijuši juridiski uzturēšanas pienākumi.

2. Kompensācijas apmērus aprēķina saskaņā ar spēkā esošajiem valsts tiesību aktiem. Valsts tiesību aktos paredzētā maksimālā kompensācijas summa saistībā ar pasažiera nāvi vai miesas bojājumiem vai bagāžas nozaudēšanu vai bojājumu katrā atsevišķā gadījumā nav mazāka kā:

a) EUR 220 000 par pasažieri;

b) attiecībā uz regulāriem vai neregulāriem pilsētas, piepilsētas un reģionālajiem pārvadājumu pakalpojumiem EUR 500 par bagāžas vienību un attiecībā uz visiem citiem regulāriem vai neregulāriem pārvadājumu pakalpojumiem – EUR 1 200 par bagāžas vienību. Ratiņkrēslu, citu pārvietošanās palīgierīču vai palīdzības ierīču bojājuma gadījumā kompensācija vienmēr ir līdzvērtīga nozaudētās vai bojātās ierīces aizstāšanas vai labošanas izmaksām.

8. pants

Pasažiera tūlītējas praktiskas vajadzības

Saistībā ar negadījumu, kas radies autobusa izmantošanas dēļ, pārvadātājs nodrošina pienācīgu palīdzību attiecībā uz pasažiera tūlītējām praktiskām vajadzībām pēc negadījuma. Palīdzības sniegšana nenozīmē atbildības atzīšanu.

III NODAĻA

PERSONU AR INVALIDITĀTI UN PERSONU AR IEROBEŽOTĀM PĀRVIEŠOTĀNĀS SPĒJĀM TIESĪBAS

9. pants

Tiesības uz pārvadājumu

1. Pārvadātāji, ceļojumu aģenti un ceļojumu rīkotāji nevar atteikties pieņemt rezervāciju, izsniegt vai kā citādi piegādāt biļeti vai ļaut iekāpt personām, par iemeslu minot invaliditāti vai ierobežotas pārvietošanās spējas.

2. Personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām rezervāciju un biļetes piedāvā bez papildu maksas.

10. pants

Izņēmumi un īpaši nosacījumi

1. Neskarot 9. panta 1. punktu, pārvadātāji, ceļojumu aģenti un ceļojumu rīkotāji var atteikties pieņemt rezervāciju vai izsniegt vai kā citādi piegādāt biļeti, vai atteikt iekāpšanu personai, par iemeslu minot invaliditāti vai ierobežotas pārvietošanās spējas:

- a) lai ievērotu piemērojamās drošības prasības, kas noteiktas ar starptautiskiem, Savienības vai attiecīgās valsts tiesību aktiem, vai lai ievērotu veselības un drošības prasības, ko nosaka kompetentās iestādes;
- b) ja transportlīdzekļa uzbūves dēļ vai infrastruktūras dēļ, tostarp autobusa pieturu vai autoostu dēļ, ir fiziski neiespējama personas ar invaliditāti vai personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām droša un praktiska iekāpšana, izkāpšana vai pārvadāšana.

2. Atsakoties pieņemt rezervāciju vai izsniegt vai kā citādi piegādāt biļeti 1. punktā minēto iemeslu dēļ, pārvadātāji, ceļojumu aģenti vai ceļojumu rīkotāji pēc iespējas cenšas iesaistīt personu informēt par pieņemamu alternatīvu pakalpojumu, ko nodrošina pārvadātājs.

3. Ja personai ar invaliditāti vai personai ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kurai ir rezervācija vai biļete un kura atbilst 14. panta 1.punkta a) apakšpunkta prasībām, iekāpšana tomēr ir bijusi liegta invaliditātes vai ierobežoto pārvietošanās spēju dēļ, minētajai personai un jebkurai personai, kas viņu pavada, saskaņā ar šā panta 4. punktu piedāvā tiesības izvēlēties:

- a) saņemt biļetes cenas atlīdzinājumu un, attiecīgā gadījumā, bez maksas pēc iespējas drīzāku atpakaļbraucienu uz sākotnējo izbraukšanas vietu saskaņā ar pārvadājuma līgumu; un
- b) izņemot gadījumus, ka tas nav iespējams, turpināt braucienu līdz pārvadājuma līgumā noteiktajam galamērķim vai mainīt maršrutu ar atbilstīgiem alternatīviem pārvadājumu pakalpojumiem.

Tas, ka nav veikta paziņošana atbilstīgi 14. panta 1. punkta a) apakšpunktam, neietekmē tiesības saņemt par biļeti samaksātās summas atlīdzinājumu.

4. Saskaņā ar nosacījumiem, kas izklāstīti 1. punkta a) apakšpunktā, pārvadātājs, ceļojumu aģents vai ceļojumu rīkotājs var pieprasīt, lai personas ar invaliditāti vai personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām pavada cita persona, kura var sniegt palīdzību, kas vajadzīga šai personai ar invaliditāti vai personai ar ierobežotām pārvietošanās spējām. Minēto pavadošo personu pārvadā par brīvu, un, ja iespējams, tā sēž blakus personai ar invaliditāti vai personai ar ierobežotām pārvietošanās spējām.

5. Ja pārvadātāji, ceļojumu aģenti vai ceļojumu rīkotāji atsauca uz 1. punktu, tie nekavējoties informē personu ar invaliditāti vai personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām par šādas rīcības iemesliem un pēc pieprasījuma informē attiecīgo personu rakstiski piecās darb dienās pēc pieprasījuma saņemšanas.

11. pants

Pieejamība un informēšana

1. Sadarbojoties ar organizācijām, kas pārstāv personas ar invaliditāti vai personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām, pārvadātāji un autoostu pārvaldītāji vajadzības gadījumā ar savu organizāciju palīdzību izveido vai īsteno nediskriminējošus piekļuves nosacījumus personu ar invaliditāti un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām pārvadājumiem.

2. Pārvadātāji un autoostu pārvaldītāji 1. punktā paredzētos piekļuves nosacījumus dara publiski pieejamus tieši vai internetā un tajās pašās valodās, kurās informāciju parasti sniedz visiem pasažieriem.

3. Ceļojumu rīkotāji dara pieejamus 1. punktā paredzētos piekļuves nosacījumus, kas piemērojami braucieniem, kas ietverti kompleksos ceļojumos, kompleksās brīvdienās un kompleksās ekskursijās, ko tie organizē, pārdod vai piedāvā pārdošanai.

4. Informāciju par piekļuves nosacījumiem, kas minēti 2. un 3. punktā, fiziski izplata pēc pasažiera lūguma.

5. Pārvadātāji, ceļojumu aģenti un ceļojumu rīkotāji nodrošina, ka visa attiecīgā vispārējā informācija par ceļojumu un pārvadājuma nosacījumiem, tostarp rezervēšana un informācija internetā, ir pieejama personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām atbilstošā un saprotamā veidā. Informāciju fiziski izplata pēc pasažiera lūguma.

12. pants

Autoostu norādīšana

Dalībvalstis norāda autoostas, kur sniedz atbalstu personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām. Dalībvalstis par to informē Komisiju. Komisija izveido internetā pieejamu norādīto autoostu sarakstu.

13. pants

Tiesības saņemt palīdzību norādītajās autoostās un autobusos

1. Ņemot vērā piekļuves nosacījumus, kas paredzēti 11. panta 1. punktā, pārvadātāji un autoostu pārvaldītāji atbilstīgi savām kompetences jomām dalībvalstu norādītajās autoostās bez maksas sniedz I pielikuma a) daļā noteikto palīdzību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām.

2. Ņemot vērā piekļuves nosacījumus, kas paredzēti 11. panta 1. punktā, pārvadātāji autobusos bez maksas sniedz I pielikuma b) daļā noteikto palīdzību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām.

14. pants

Palīdzības sniegšanas nosacījumi

1. Pārvadātāji un autoostu pārvaldītāji sadarbojas, lai sniegtu palīdzību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām saskaņā ar šādiem nosacījumiem:

a) pārvadātāji, autoostu pārvaldītāji, ceļojumu aģenti un ceļojumu organizētāji vismaz divas darbadienas iepriekš ir informēti par to, ka personai ir vajadzīga šāda palīdzība; un

b) attiecīgās personas ierodas norādītajā vietā:

i) pārvadātāja iepriekš noteiktā laikā, kas nevar būt ilgāks par 60 minūtēm pirms publiskotā atiešanas laika; vai

ii) vēlākais, 30 minūtes pirms publiskotā atiešanas laika, ja laiks nav iepriekš noteikts.

2. Papildus 1. punktā noteiktajam, personas ar invaliditāti vai personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām, veicot rezervāciju vai biļetes iepriekšēju iegādi – ar nosacījumu, ka tajā laikā

tas ir zināms – paziņo pārvadātājam par savām īpašajām vajadzībām attiecībā uz sēdvietu.

3. Pārvadātāji, autoostu pārvaldītāji, ceļojumu aģenti un ceļojumu rīkotāji veic visus nepieciešamos pasākumus, lai vienkāršotu veidu, kā saņemt personas ar invaliditāti vai personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām sniegto paziņojumu par vajadzību pēc palīdzības. Šis pienākums attiecas uz visām norādītajām autoostām un to tirdzniecības punktiem, tostarp pārdošanu pa telefonu un pārdošanu internetā.

4. Ja netiek sniegts 1. punkta a) apakšpunktā un 2. punktā paredzētais paziņojums, pārvadātāji, autoostu pārvaldītāji, ceļojumu aģenti un ceļojumu rīkotāji dara visu iespējamo, lai sniegtu palīdzību personai ar invaliditāti vai personai ar ierobežotām pārvietošanās spējām, lai tā varētu iekāpt izbraucošajā transportlīdzeklī, mainīt to uz atbilstošu transportlīdzekli vai izkāpt no atbraukušā transportlīdzekļa, braucienam par kuru šī persona ir iegādājusies biļeti.

5. Autoostu pārvaldītāji nosaka vietu autoostā vai ārpus tās, kurā personas ar invaliditāti un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām var paziņot par ierašanos un lūgt palīdzību. Šīs vietas nepārprotami apzīmē, un tajās pieejamā formātā sniedz svarīgāko informāciju par autoostu un piedāvāto palīdzību.

15. pants

Informācijas nosūtīšana trešai personai

Ja ceļojumu aģenti vai ceļojumu rīkotāji saņem 14. panta 1. punkta a) apakšpunktā minēto paziņojumu, tie parastajā darba laikā nekavējoties pārsūta šo informāciju pārvadātājam vai autoostas pārvaldītājam.

16. pants

Apmācība

1. Pārvadātāji un, attiecīgā gadījumā, autoostu pārvaldītāji izstrādā ar invaliditāti saistītu apmācību procedūras, tostarp norādījumus, un nodrošina, ka:

a) to darbinieki – tostarp tie, ko nodarbina citas iesaistītas puses – kuri nav transportlīdzekļa vadītāji un kuri nepastarpināti sniedz palīdzību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, ir apmācīti vai instruēti, kā aprakstīts II pielikuma a) un b) daļā; un

b) to darbinieki, tostarp transportlīdzekļa vadītāji, kuriem ir tieša saskare ar pasažieriem vai jautājumiem, kas saistīti ar pasažieriem, ir apmācīti vai instruēti, kā aprakstīts II pielikuma a) daļā.

2. Dalībvalsts var, ilgākais, uz diviem gadiem no ... (*) piešķirt atbrīvojumu no 1. punkta b) apakšpunkta piemērošanas attiecībā uz transportlīdzekļu vadītāju apmācību.

(*) Lūdzu, ievietojiet šīs regulas piemērošanas datumu.

17. pants

Kompensācija par ratiņkrēsliem un citām pārvietošanās palīgierīcēm

1. Pārvadātāji un autoostu pārvaldītāji ir atbildīgi par zaudējumiem, kas radušies, ja, sniedzot palīdzību, ir nozaudēti ratiņkrēsli, citas pārvietošanās palīgierīces vai palīdzības aprīkojums vai ja tiem ir radīti bojājumi. Zudumu vai bojājumus kompensē par to radīšanu atbildīgais pārvadātājs vai autoostas pārvaldītājs.

2. Šā panta 1. punktā minētā kompensācija ir līdzvērtīga nozaudētās vai bojātās ierīces vai aprīkojuma aizstāšanas vai labošanas izmaksām.

3. Vajadzības gadījumā tiek darīts viss, lai ātri nodrošinātu pagaidu rezerves aprīkojumu vai ierīces. Šiem ratiņkrēsliem, citām pārvietošanās palīgierīcēm vai palīdzības aprīkojumam, ja iespējams, piemīt tādas tehniskas un funkcionālas iezīmes, kuras ir līdzīgas nozaudētajam vai bojātajam aprīkojumam vai ierīcēm.

18. pants

Atbrīvojumi

1. Neskarot 2. panta 4. punktu, dalībvalstis var pilnīgi vai daļēji atbrīvot iekšzemes regulāros pārvadājumus no šīs nodaļas prasībām, ja dalībvalstis nodrošina, ka to tiesību aktos personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām ir paredzēts vismaz tik pat augsts aizsardzības līmenis kā šajā regulā.

2. Dalībvalstis informē Komisiju par atbrīvojumiem, kas piešķirti saskaņā ar 1. punktu. Komisija attiecīgi rīkojas, ja šāds atbrīvojums ir uzskatāms par neatbilstīgu šā panta noteikumiem. Līdz ... (*) Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par atbrīvojumiem, kas piešķirti saskaņā ar šā panta 1. punktu.

IV NODAĻA

PASAŽIERU TIESĪBAS PĀRVADĀJUMU ATCELŠANAS VAI AIZKAVĒŠANĀS GADĪJUMĀ

19. pants

Brauciena turpināšana, maršruta maiņa un atlīdzināšana

1. Ja pārvadātājam ir iespējams paredzēt, ka regulārais pārvadājums tiks atcelts vai atiešana no autoostas aizkavēsies par ilgāk nekā 120 minūtēm, pasažierim nekavējoties piedāvā šādas izvēles iespējas:

a) turpināt braucienu vai mainīt maršrutu līdz galamērķim, izmantojot pēc iespējas drīzāku pārvadājumu ar nosacījumiem, kas pielīdzināmi pārvadājuma līgumā izklāstītajiem;

b) saņemt biļetes cenas atlīdzību un, attiecīgā gadījumā, bez maksas pēc iespējas drīzāku atpakaļbraucienu ar autobusu

(*) Piecus gadus pēc šīs regulas piemērošanas dienas.

uz sākotnējo izbraukšanas vietu saskaņā ar pārvadājuma līgumu.

2. Ja regulārais pārvadājums ir atcelts vai atiešana no autobusu pieturas aizkavējas par ilgāk nekā 120 minūtēm, pasažieriem ir tiesības saņemt no pārvadātāja attiecīgu brauciena turpinājumu, maršruta maiņu vai biļetes cenas atlīdzību.

3. Šā panta 1. punkta b) apakšpunktā un 2. punktā paredzēto atlīdzību izmaksā 14 dienās pēc piedāvājuma sniegšanas vai lūguma saņemšanas. Maksājums sedz pilnu biļetes pirkuma cenu par to brauciena daļu vai daļām, kas nav veiktas, un par jau veikto daļu vai daļām, ja braucienam vairs nav jēgas attiecībā uz pasažiera sākotnējo brauciena plānu. Attiecībā uz braukšanas kartēm vai braukšanas biļetēm uz noteiktu laiku maksājums atbilst proporcionālajai daļai no pilnas biļetes maksas. Atlīdzinājumu izmaksā naudā, ja vien pasažieris nepieņem cita veida atlīdzību.

20. pants

Informācija

1. Ja regulārais pārvadājums tiek atcelts vai aizkavējas tā atiešanas laiks, pārvadātājs vai, attiecīgā gadījumā, autoostas pārvaldītājs pēc iespējas drīzāk un ne vēlāk kā 30 minūtes pēc publiskotā atiešanas laika informē pasažierus, kuri izbrauc no autoostām, par situāciju un par paredzamo atiešanas laiku, tiklīdz tāda informācija ir pieejama.

2. Ja pasažieri brauciena atcelšanas vai aizkavēšanās dēļ nokavē saistītu pārvadājumu pakalpojumu, pārvadātājs vai, attiecīgā gadījumā, autoostas pārvaldītājs veic samērīgus pasākumus, lai informētu attiecīgos pasažierus par alternatīvām pārsēšanās iespējām.

3. Pārvadātājs vai, attiecīgā gadījumā, autoostas pārvaldītājs nodrošina, ka personas ar invaliditāti un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām saņem 1. un 2. punktā minēto nepieciešamo informāciju pieejamā formātā.

21. pants

Palīdzība atiešanas atcelšanas vai aizkavēšanās gadījumā

Ja brauciens, kura ilgums paredzēts lielāks nekā trīs stundas, tiek atcelts vai tā atiešana no autoostas aizkavējas ilgāk par divām stundām, pārvadātājs pasažierim bez maksas piedāvā:

a) uzkodas, maltītes un atspirdzinājumus apjomā, kas pamatoti atbilst gaidīšanas vai aizkavēšanās laikam, ja tie ir pieejami autobusā vai autoostā vai ja tos iespējams saprātīgā veidā sagādāt;

b) palīdzību viesnīcas istabas vai cita veida izmitināšanas atrašanās, kā arī palīdzību, lai noorganizētu pārvadāšanu starp autoostu un izmitināšanas vietu gadījumos, kad vajadzīgs turt uzturēties vienu vai vairākas naktis.

Piemērojot šo pantu, pārvadātājs pievērš īpašu uzmanību vajadzībām, kādas ir personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām un viņus pavadošajām personām.

22. pants

Citas prasības

Nekas šajā nodaļā neliedz pasažieriem valstu tiesās saskaņā ar attiecīgās valsts tiesību aktiem prasīt atlīdzināt kaitējumu, kas radies regulāra pārvadājuma atcelšanas vai aizkavēšanās dēļ.

V NODAĻA

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI PAR INFORMĀCIJU UN SŪDZĪBĀM

23. pants

Tiesības uz informāciju par braucienu

Pārvadātāji un autoostu pārvaldītāji savās attiecīgajās kompetences jomās visa brauciena laikā sniedz pasažieriem atbilstīgu informāciju. Ja iespējams, šo informāciju pēc pieprasījuma sniedz pieejamā formātā.

24. pants

Informācija par pasažieru tiesībām

1. Pārvadātāji un autoostu pārvaldītāji savās attiecīgajās kompetences jomās nodrošina to, ka pasažieriem ne vēlāk kā pirms izbraukšanas sniedz pienācīgu un saprotamu informāciju par viņu tiesībām saskaņā ar šo regulu. Informācija ir pieejama autoostās un, attiecīgā gadījumā, internetā. Pēc personas ar invaliditāti vai personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām lūguma informāciju sniedz pieejamā formātā. Šī informācija ietver kontaktinformāciju attiecībā uz izpildstrukturū vai izpildstrukturām, ko dalībvalsts norīkojusi saskaņā ar šīs regulas 27. panta 1. punktu.

2. Lai izpildītu 1. punktā minēto informēšanas prasību, pārvadātāji un autoostu pārvaldītāji var izmantot šīs regulas noteikumu kopsavilkumu, ko Komisija sagatavo visās Eiropas Savienības iestāžu oficiālajās valodās un kas tiem darīts pieejams.

25. pants

Sūdzības

Pārvadātāji izveido vai izmanto jau pastāvošu sūdzību izskatīšanas mehānismu attiecībā uz 4., 8. un 9. līdz 24. pantā izklāstītajām tiesībām un pienākumiem.

26. pants

Sūdzību iesniegšana

Ja pasažieris, uz ko attiecas šī regula, vēlas iesniegt pārvadātājam sūdzību saistībā ar 4., 8. un 9. līdz 24. pantu, viņš to iesniedz trīs mēnešos no dienas, kad regulārais pārvadājums tika veikts

vai kad to vajadzēja veikt. Pārvadātājs viena mēneša laikā no sūdzības saņemšanas paziņo pasažierim, vai viņa sūdzība ir atzīta par pamatotu, noraidīta vai vēl tiek izskatīta. Galīgās atbildes sniegšanas laiks nevar būt ilgāks par trīs mēnešiem no sūdzības saņemšanas dienas.

VI NODAĻA

IZPILDE UN VALSTU IZPILDSTRUKTŪRAS

27. pants

Valstu izpildstrukturās

1. Katra dalībvalsts norīko jaunu vai jau izveidotu struktūru vai struktūras, kas ir atbildīgas par šīs regulas izpildi attiecībā uz regulāriem pārvadājumiem no vietām, kuras atrodas attiecīgās dalībvalsts teritorijā, un regulāriem pārvadājumiem no trešām valstīm uz minētajām vietām. Katra struktūra veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu atbilstību šai regulai.

Katra struktūra organizatoriski, lēmumos par finansējumu, juridiskā formā un lēmumu pieņemšanā ir neatkarīga no pārvadātājiem, ceļojumu rīkotājiem un autoostu pārvaldītājiem.

2. Dalībvalstis informē Komisiju par struktūru vai struktūrām, kas norīkotas saskaņā ar šo pantu.

3. Par šīs regulas varbūtēju pārkāpumu ikviens pasažieris saskaņā ar valsts tiesību aktiem var iesniegt sūdzību attiecīgajai struktūrai, kas norīkota saskaņā ar 1. punktu, vai kādai citai dalībvalsts norīkotai atbilstīgai struktūrai.

Dalībvalsts var pieņemt lēmumu, ka:

- a) pasažieris sūdzību saistībā ar 4., 8. un 9. līdz 24. pantu vispirms iesniedz pārvadātājam; un/vai
- b) valsts izpildstrukturā vai jebkura cita dalībvalsts norīkota atbilstīga struktūra darbojas kā apelācijas instance, kas izskata sūdzības, kuras nav atrisinātas saskaņā ar 26. pantu.

28. pants

Ziņojums par izpildi

Saskaņā ar 27. panta 1. punktu norīkotās izpildstrukturās līdz ..(*) 1. jūnijam un pēc tam ik pēc diviem gadiem publicē ziņojumu par savu darbību iepriekšējos divos kalendārajos gados, jo īpaši aptverot darbības, kas veiktas, lai īstenotu šo regulu un statistiku par sūdzībām un piemērotām sankcijām.

29. pants

Izpildstrukturū sadarbība

Valstu izpildstrukturās, kas minētas 27. panta 1. punktā, vajadzības gadījumā apmainās ar informāciju par savu darbu un lēmumu pieņemšanas principiem, un praksi. Komisija tām palīdz veikt šo uzdevumu.

(*) Divus gadus pēc šīs regulas piemērošanas dienas.

30. pants

Sankcijas

Dalībvalstis paredz noteikumus par sankcijām, ko piemēro par šīs regulas noteikumu pārkāpumiem, un veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu šo noteikumu īstenošanu. Paredzētās sankcijas ir iedarbīgas, samērīgas un atturošas. Dalībvalstis līdz .. (*) informē Komisiju par šiem noteikumiem un pasākumiem un nekavējoties ziņo tai par visiem turpmākiem to grozījumiem.

VII NODAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

31. pants

Ziņojums

Komisija līdz .. (**) ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs regulas darbību un ietekmi. Ziņojumam vajadzības gadījumā pievieno tiesību aktu priekšlikumus, ar ko paredz šīs regulas noteikumu detalizētāku īstenošanu vai tās grozīšanu.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

..

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs*

..

32. pants

Regulas (EK) Nr. 2006/2004 grozījums

Regulas (EK) Nr. 2006/2004 pielikumam pievieno šādu punktu:

“18. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. ./2010 (. . gada . .) par autobusu pasažieru tiesībām (*).

(*) OV ..”.

33. pants

Spēkā stāšanās

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

To piemēro no .. (**).

34. pants

Publicēšana

Šo regulu publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

..

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*

(*) Šīs regulas piemērošanas diena.

(**) Trīs gadus pēc šīs regulas piemērošanas dienas.

(***) Divus gadus pēc šīs regulas publicēšanas dienas.

I PIELIKUMS

Palīdzība personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām**a) Palīdzība norādītajās autoostās**

Vajadzīgā palīdzība un pasākumi, kas jāveic, lai personas ar invaliditāti un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām varētu:

- paziņot par savu ierašanos autoostā un lūgt palīdzību noteiktos punktos;
- pārvietoties no noteiktā punkta līdz reģistrācijas punktam, uzgaidāmai telpai un iekāpšanas zonai;
- iekāpt transportlīdzeklī, izmantojot liftu, ratiņkrēslu vai citu attiecīgā gadījumā vajadzīgu palīdzību;
- nodot bagāžu;
- saņemt bagāžu;
- izkāpt no transportlīdzekļa;
- pārvadāt autobusā atzītu suni-pavadoni;
- nokļūt līdz sēdvietai.

b) Palīdzība transportlīdzeklī

Vajadzīgā palīdzība un pasākumi, kas jāveic, lai personas ar invaliditāti un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām varētu:

- ņemot vērā pasažiera iesniegtu lūgumu, pieejamā formātā saņemt būtisku informāciju par braucienu;
- iekāpt/izkāpt no transportlīdzekļa brauciena pārtraukumos, ja bez transportlīdzekļa vadītāja transportlīdzeklī ir vēl kāds darbinieks.

II PIELIKUMS

Apmācība jautājumos par invaliditāti**a) Apmācība jautājumos par invaliditātes izpratni**

Apmācot personālu, kas tieši rūpējas par pasažieriem, mācību programmā iekļauj šādus tematus:

- izpratne par pasažieriem ar kustību, maņu (dzirdes vai redzes), slēptiem traucējumiem vai attīstības traucējumiem, un zināšanas par to, kā adekvāti apieties ar šādiem pasažieriem, tostarp tas, kā atšķirt dažādas spējas, kas piemīt personām, kuru kustības, orientēšanās vai saziņas spējas varētu būt ierobežotas,
- šķēršļi, ar kuriem jāsaskaras personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, tostarp attieksmes, vides/materiālā un organizācijas aspektu ziņā,
- atzīti suņi-pavadoni, tostarp suņa-pavadoņa nozīme un vajadzības,
- rīcība neparedzētos apstākļos,
- savstarpējo attiecību prasmes un veidi, kā sazināties ar nedzirdīgiem un vārdzirdīgiem cilvēkiem, redzes invalīdiem, cilvēkiem ar runas defektiem un cilvēkiem ar attīstības traucējumiem,
- kā uzmanīgi rīkoties ar ratiņkrēsliem un citām pārvietošanās palīgierīcēm, lai izvairītos no kaitējuma (tas attiecas uz visu personālu, kas atbildīgs par apiešanos ar bagāžu);

b) Apmācība jautājumos par palīdzību personām ar invaliditāti

Apmācot personālu, kas tieši palīdz personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, mācību programmā iekļauj šādus tematus:

- prasme palīdzēt ratiņkrēsli lietotājiem pārvietoties uz ratiņkrēsli un no tā,
 - prasme sniegt palīdzību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kuras ceļo kopā ar atzītu suni-pavadoni, tostarp izpratne par šo suņu nozīmi un vajadzībām,
 - paņēmieni, kā pavadīt pasažierus ar redzes traucējumiem un kā apieties ar atzītiem, palīdzības sniegšanai apmācītiem suņiem un kā tos pārvadāt,
 - zināšanas par ierīču veidiem, kas var palīdzēt personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, un zināšanas par to, kā ar šādām ierīcēm rīkoties,
 - prasme izmantot iekāpšanas un izkāpšanas palīgierīces un zināšanas par piemērotām iekāpšanas un izkāpšanas palīdzības procedūrām, kas personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām ļauj saglabāt drošību un cieņu,
 - izpratne par drošas un profesionālas palīdzības nepieciešamību. Arī izpratne par to, ka brauciena laikā daži pasažieri ar invaliditāti var justies ievainojami (un paust šīs izjūtas) saistībā ar savu atkarību no sniegtās palīdzības,
 - zināšanas par pirmās palīdzības sniegšanu.
-

PADOMES PASKAIDROJUMA RAKSTS

I. IEVADS

Komisija 2008. gada 4. decembrī iesniedza priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par autobusu pasažieru tiesībām un par grozījumiem Regulā (EK) Nr. 2006/2004 par sadarbību starp valstu iestādēm, kas atbildīgas par tiesību aktu īstenošanu patērētāju tiesību aizsardzības jomā⁽¹⁾.

Eiropas Parlaments 2009. gada 23. aprīlī pieņēma atzinumu pirmajā lasījumā⁽²⁾.

Padome 2009. gada 17. decembrī panāca politisku vienošanos par regulas projektu. Kad priekšlikumu bija izskatījuši juristi lingvisti, . . . Padome saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru pirmajā lasījumā 2010. gada 11. martā pieņēma nostāju, kā paredzēts Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. pantā.

Pildot darba uzdevumus, Padome ņēma vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu. Reģionu komiteja atteicās sniegt atzinumu.

II. PIRMAJĀ LASĪJUMĀ PIENĒMTĀS NOSTĀJAS ANALĪZE

1. Vispārēja informācija

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula par autobusu pasažieru tiesībām ir daļa no vispārēja Eiropas Savienības mērķa – nodrošināt vienādu attieksmi pret pasažieriem neatkarīgi no tā, kādu transportu viņi būtu izvēlējušies ceļošanai. Līdzīgi tiesību akti jau ir pieņemti par pasažieriem, kas ceļo ar gaisa transportu⁽³⁾, kā arī dzelzceļa pasažieriem⁽⁴⁾. Ierosinātajā regulā ir noteikumi par atbildību pasažieru nāves vai ievainojumu gadījumos, kā arī par viņu bagāžai nodarītu kaitējumu, paredzēti automātiski risinājumi ceļojuma pārtraukšanas gadījumos, par sūdzību apstrādi un kompensācijām, par informāciju pasažieriem, kā arī citas ierosmes. Turklāt tajā ir noteikumi par informācijas un palīdzības sniegšanu personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām.

Lai arī Padome ir vienprātis ar Komisiju par priekšlikuma mērķi, Padomes pieejā paredzēts izdarīt nopietnus grozījumus iesniegtajā priekšlikumā. Vairāki ierosinājumi nebija pieņemami, jo pārvadātājiem un valstu valdībām uzlika pārāk smagas administratīvas nastas, tātad arī izmaksas – pasažieriem nedodot nekādu papildu vērtību, kas atsvērtu tādas neērtības. Citus ierosinājumus pārstrādāja, ņemot vērā dažādos tiesību aktus, kas ir spēkā dalībvalstīs, lai izvairītos no ierosinātās regulas konflikta ar spēkā esošiem attiecīgu valstu un Eiropas tiesību aktiem. Visbeidzot, citi panti ir pārfrāzēti, lai regulu darītu vienkāršāku un saprotamāku.

Tādējādi ar Padomes pirmajā lasījumā pieņemto nostāju visnotaļ ir grozīts Komisijas iesniegtais priekšlikums, tas ir pārstrādāts, un vairāki panti ir svītroti. Tas nozīmē, ka Padome nav pieņēmusi nevienu Eiropas Parlamenta pirmajā lasījumā pieņemtajā atzinumā ierosināto grozījumu, kas būtu saistīts ar minētajiem svītrotajiem noteikumiem.

Padome tiecas panākt līdzsvarotu risinājumu, kurā būtu ņemtas vērā pasažieru tiesības, kā arī tas, ka ir jānodrošina saimnieciska dzīvotspēja autobusu un tālsatiksmes autobusu nozares apsaimniekotājiem – tajā lielākoties darbojas mazi un vidēji uzņēmumi – un tālab pirmā lasījumā pieņemtajā nostājā ir integrējusi EP ierosināto 3. grozījumu.

⁽¹⁾ Dok. 16933/08.

⁽²⁾ A6-0250/2009.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 261/2004 (2004. gada 11. februāris), ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91, OV L 46, 17.2.2004., 1. lpp., un Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1107/2006 (2006. gada 5. jūlijs) par invalīdu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, ceļojot ar gaisa transportu, OV L 204, 26.7.2006., 1. lpp.

⁽⁴⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1371/2007 (2007. gada 23. oktobris) par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem, OV L 315, 3.12.2007., 14. lpp.

2. Galvenie politikas jautājumi

i) Piemērošanas joma

Saskaņā ar Komisijas iesniegto priekšlikumu regulu kopumā bija paredzēts piemērot pasažieru pārvadājumiem, ko autobusu un/vai tālsatiksmes autobusu transporta uzņēmumi sniedz kā regulārus pakalpojumus. Dalībvalstis no regulas piemērošanas drīkstēja atbrīvot vienīgi pilsētu, piepilsētu un reģionu transportu, uz ko attiecas dalībvalstu līgumi par sabiedriskiem pakalpojumiem, ja līgumi nodrošina pasažieru tiesības tādā līmenī, kas būtu līdzīgs regulā paredzētajam. Turklāt Eiropas Parlaments bija iesniedzis vienu grozījumu, kas dalībvalstīm ļāva iepriekš minēto nosacījumu darbības jomu neattiecināt uz pilsētu un piepilsētu transportu, bet reģionu transportu šis noteikums neietvēra.

Padome nevarēja pieņemt tādu darbības jomu, kādu bija ierosinājusi Komisija, tāpat arī ar to saistīto EP ierosināto grozījumu (1., 2. un 81. grozījumu), jo uzskatīja, ka pilsētu, piepilsētu un reģionu transports ietilpst subsidiaritātes sistēmā.

Ja darbības jomā iekļautu reģiona transportu, kā ierosinājis Eiropas Parlaments, varētu rasties problēmas gan pasažieriem, gan visai nozarei. Lielās pilsētās uzņēmējdarbības parasti izmanto veselu transporta tīklu, pie kā pieder autobusu pakalpojumi, metro pakalpojumi, piepilsētas vilcienu un tramvaju pakalpojumi. Bieži vien visus minētos pakalpojumus var raksturot kā pilsētu, piepilsētu un reģionu pakalpojumus. Ja izņēmumu attiecinātu tikai uz pilsētu un piepilsētu pakalpojumiem, tas nozīmētu, ka uz daļu tīklu attiecas tālsatiksmes pārvadājumiem izstrādāti noteikumi. Tādā gadījumā uzņēmējdarbībām, kas apsaimnieko minētos tīklus, būtu vienā un tajā pašā tīklā jāizmanto vairākas kompensācijas sistēmas, un daži no tiem nav īsti piemēroti tāda tipa transportam. Arī pasažieriem, kas izmanto minētos tīklus, būtu grūti orientēties, jo viņiem būtu grūti saprast, īsti kādus noteikumus konkrēti piemēro.

Turklāt – tā kā jau pieņemtajā dzelzceļa pasažieru tiesību regulā ir dota iespēja reģionu dzelzceļu pakalpojumiem piešķirt atbrīvojumu – tas, ka autobusu pasažieru tiesību regulā nav attiecīga panta, varētu kropļot abu sektoru konkurenci. Turklāt autobusu un dzelzceļa pakalpojumi bieži vien ir alternatīvi.

Tāda iemesla pēc Padome nevarēja pieņemt EP ierosināto grozījumu par darbības jomu. Padome tālab ierosina, ka iecerētā regula būtu jāattiecinā uz pasažieriem, kas izmanto regulārus attiecīgo valstu un starptautiskus pakalpojumus, bet ar iespēju attiecīgo valstu līmenī piešķirt izņēmumus pilsētu, piepilsētu un reģionu pārvadājumu pakalpojumiem. Turklāt Padome ievieš pantu, ar ko nodrošinātu dažu pamattiesību piemērošanu bez izņēmuma visiem autobusu un tālsatiksmes autobusu pakalpojumiem (t. i., nediskriminatīvus līgumu noteikumus un tarifus, un tiesības pārvadāt personas ar invaliditāti un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kā arī attiecīgus atbrīvojumus).

Dalībvalstīm ir dotas pilnvaras regulāru vietēju transporta pakalpojumu sniegšanai ilgākais uz pieciem gadiem piešķirt atbrīvojumu no regulas piemērošanas, un to var atjaunot divas reizes. Turklāt dalībvalstis ilgākais uz pieciem gadiem var piešķirt atjaunojamu atbrīvojumu tādiem konkrētiem regulāriem pakalpojumiem, kā lielu daļu, arī vismaz vienu grafikā paredzētu pieturu apsaimnieko ārpus ES.

Turklāt sakarā ar darbības jomu īpašs noteikums paredz, ka dalībvalstis, kas var nodrošināt, lai personu ar invaliditāti un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām aizsardzības līmenis saskaņā ar to noteikumiem būtu vismaz tikpat augsts kā šajā regulā paredzētais, pilnībā var uzturēt spēkā savus noteikumus.

ii) Pārmaiņas infrastruktūrā

Runājot par infrastruktūru, Padome ir gatava veicināt un atbalstīt visas ierosmes par jaunām iekārtām un infrastruktūru, kas jāiegādā vai jābūvē, paturot prātā personu ar invaliditāti un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām vajadzības, kuras ir skaidri paredzētas vienā apsvērumā. Tomēr šī regula ietilpst patērētāju tiesību aizsardzības tiesību aktu sistēmā, un tātad tajā nevar ietvert pienākumus par tehniskām prasībām pārvadātājiem – izdarīt kādas modifikācijas vai aizstāt transportlīdzekļus vai infrastruktūru un terminālu iekārtas. Tātad nevarēja pieņemt nevienu EP ierosinātu grozījumu par infrastruktūras pārmaiņām (6.–10. grozījums).

iii) *Kompensācijas un palīdzība nelaimes gadījumos*

Komisijas priekšlikumā ir izklāstīti noteikumi par autobusu un tālsatiksmes autobusu transporta uzņēmumu atbildību pret pasažieriem un viņu bagāžu. Pasažieriem noderētu saskaņoti noteikumi par autobusu un/vai tālsatiksmes autobusu transporta uzņēmumu atbildību. Autobusu un/vai tālsatiksmes autobusu transporta uzņēmumiem ir uzlikta stingra atbildība par visdažādākiem kaitējumiem līdz EUR 220 000 – proti, viņu atbildība nemazinās, ja pierāda, ka negadījums nav noticis viņu vainas dēļ. Par kaitējumiem, kas ir lielāki par EUR 220 000, atbildību nosaka saskaņā ar vainu, taču neaprobežojas ar to. Nelaimes gadījumos cietušiem pasažieriem būtu tiesības saņemt avansus, lai risinātu saimnieciskas problēmas, kas pašiem vai ģimenēm varētu rasties viņu nāves vai ievainojumu gadījumos.

Dalībvalstīs spēkā esošie atbildības režīmi tomēr ir stipri dažādi no tāda viedokļa – kāda atbildība tā ir (stingra neierobežota atbildība, stingra atbildība ar izņēmumiem *force majeure* gadījumos un atbildība par nodarījumu) – un tos nevar saskaņot. Turklāt dažādu dalībvalstu tiesību akti ir daļēji balstīti Direktīvā 2009/103/EK par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību (“mehānisku transportlīdzekļu apdrošināšanas direktīvā”), un daļēji attiecīgu valstu tiesību aktos, kas sniedzas tālāk par ES tiesību aktiem. Ar tādiem dokumentiem jau reglamentē autobusu pasažieru atbildību, un ir jāizvairās no šī dokumenta un minētās “mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas direktīvas” konfliktiem.

Tāpēc Padome ir pieņēmusi pieeju, kas pamatojas uz pastāvošo sistēmu, reizē pievienojot dažus elementārus saskaņošanas elementus. Ir ierosināta mazākā obligātā summa vienam pasažierim un vienai bagāžas vienībai – EUR 220 000 katram pasažierim nāves vai miesas bojājumu gadījumā. Bagāžas zaudējuma vai bojājuma gadījumā – EUR 500 pilsētu, piepilsētu un reģionu pakalpojumos, un EUR 1 200 citos regulāros pakalpojumos. Tas kompensācijas par bagāžu saskaņotu ar attiecīgiem “dzelzceļu regulas” pantiem, vienlaikus ņemot vērā pilsētu, piepilsētu un reģionu transporta īpatnības. Runājot par invalīdu ratiņiem, citām pārvietošanās iekārtām vai ierīcēm, kas palīdz pārvietoties, Padomes dokumentā ir paredzēts kompensācijas par tām vienmēr izmaksāt pilnībā, un pret tām neizturēties kā pret parastu bagāžu arī tad, ja kaitējums būtu nodarīts, sniedzot palīdzību (EP ierosinātā 46. grozījuma garā).

Visbeidzot, dokuments ir pielāgots, lai pasažieriem pēc nelaimes gadījuma sniegtu palīdzību, apmierinot viņu tūlītējas praktiskas vajadzības. Tāds pants nav ietverts “mehānisku transportlīdzekļu apdrošināšanas direktīvā”, bet autobusu pasažieriem tas dod reālu labumu, reizē būtiski nepalielinot administratīvo nastu autobusu un/vai tālsatiksmes autobusu transporta uzņēmumiem.

Ņemot vērā iepriekš teikto, Padome nav varējusi pieņemt nedz Komisijas ierosināto pieeju, nedz arī EP ierosinātos grozījumus par saistībām (18.–24. grozījumu).

iv) *Personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām dotās tiesības*

Padome pilnīgi atbalsta Komisijas centienus personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām nodrošināt nediskriminatīvu piekļuvi autobusiem un tālsatiksmes autobusiem. Padome tāpat respektē Komisijas ierosināto tiesību aktu – tiesa, izdarot grozījumus dažos pantos, lai padarītu tos īstenojamus, un ir ieviesusi dažus vienkāršojumus un skaidrākus formulējumus. Runājot par šo nodaļu, pieņemtajā dokumentā Padome ir pilnībā, vai daļēji vai būtībā integrējusi vairākus EP ierosinātos grozījumus.

Par izņēmumiem tiesībās uz pārvadāšanu Komisija bija ierosinājusi, ka personām ar invaliditāti varētu liegt pārvadāšanu, atsaucoties uz drošības prasībām vai lielumu. Padome ir paredzējusi vairākus uzlabojumus, transportlīdzekļu “konstrukcijas” vietā atsaucoties uz “lielumu”, tādējādi būtībā vai daļēji integrējot EP ierosināto 26. un 27. grozījumu. Turklāt Padome ir pieņēmusi arī 73. grozījumu par personām ar invaliditāti vai personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām dodamo izvēli, ja ir liegta iekāpšana.

Saskaņā ar iesniegto priekšlikumu pārvadātāji varētu prasīt, lai personas ar invaliditāti vai personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām pavadā citas personas, kas spēj palīdzēt. Padomes pirmajā lasījumā pieņemtajā nostājā ir paredzēts - ja pārvadātājs iesniedz tādu lūgumu par pasažieru pārvadājumu pakalpojumu, pavadītāju pārvadā bez maksas un, ja iespējams, sēdina blakus personai ar invaliditāti vai personai ar ierobežotām pārvietošanās spējām. Ar minēto noteikumu būtībā ir integrēts EP ierosinātais 29. grozījums.

Padome pirmā lasījumā pieņemtā dokumentā paredz nediskriminatīvus piekļuves nosacījumus, kā arī darīt tos atklātībā pieejamus personu ar invaliditāti vai personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām vajadzībām piemērotos formātos, tādējādi daļēji vai pilnībā pieņemot EP ierosināto 31. un 32. grozījumu. Turklāt Komisija dara internetā pieejamus autobusu un tālsatiksmes autobusu terminālus, ko dalībvalstis ir izvēlējušās sniegt palīdzību invalīdiem un pārvietošanās ziņā ierobežotām personām – kā EP ierosinātajā 36. grozījumā.

Palīdzību personām ar invaliditāti vai personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām sniedz ar nosacījumu, ka attiecīgā persona pārvadātājam vai termināla apsaimniekotājam vismaz divas darbdienu iepriekš (Komisija bija ierosinājusi 48 stundas) to paziņo un ierodas norādītā vietā vismaz 60 minūtes pirms izbraukšanas. Tāpēc Padome nevarēja pieņemt 39. grozījumu, kurā bija ierosināts īsāks laiks – 24 stundas. Turklāt, ja personai ir īpašas vajadzības sēdvietu ziņā, pasažierim par to būtu jādara zināms pārvadātājam rezervācijas laikā, ja attiecīgās vajadzības jau ir zināmas. Tāda Padomes ieviesta papildu prasība ļaus pārvadātājiem apmierināt minētās īpašas vajadzības un nodrošināt attiecīgām personām pašus labākos pakalpojumus, kādi vien iespējami.

Par palīdzību pašos transportlīdzekļos – Padome ir ierobežojusi Komisijas iesniegtā ierosinājuma darbības jomu. Padomes pieņemtajā dokumentā ir noteikts, ka informācija ir jāsniedz pieejamos formātos – tāpat arī palīdzība, iekāpjot un brauciena pārtraukumos izkāpjot – tomēr izkāpjot tikai tad, ja transportlīdzekļi ir vēl cits personāls, ne tikai šoferis. Ar to ņem vērā, ka lielāko daļu transportlīdzekļu vada viens pats šoferis, tātad palīdzības sniegšana braucienos ietekmētu šoferu darba laikus, un tādējādi arī drošības prasības.

Palīdzība personām ar invaliditāti vai personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām ir jāsniedz par brīvu terminālos, kur strādā attiecīgs personāls, un ko dalībvalstis ir izvēlējušās, un kuru personālam, kas sniedz tiešu palīdzību minētajām personām, būtu bijis jābeidz attiecīgas mācības, lai varētu palīdzēt tādām personām. Personālam, arī šoferiem, kam ir tieša saskare ar cilvēkiem, kas ceļo, būtu jābeidz mācību kurss, kurā viņus iepazīstinātu ar problēmām, kuras var rasties, pārvadājot personas ar invaliditāti.

v) *Pasažieru tiesības reisu atcelšanas vai kavēšanās gadījumos*

Komisijas iesniegtajā priekšlikumā ir paredzēti autobusu un/vai tālsatiksmes autobusu transporta uzņēmumu pienākumi gadījumos, kad ceļojumi tiek pārtraukti, jo kādu pakalpojumu sniegšana ir atcelta vai kavējas. Uzņēmumiem vajadzētu izmaksāt kompensāciju, atlīdzinot 100 % biļetes cenas, ja tie nesniedz alternatīvus pakalpojumus vai vajadzīgu informāciju.

Kaut gan Padome pilnībā atbalsta principu, ka pārvadātājiem un terminālu apsaimniekotājiem būtu jā rūpējas par pasažieriem, tā ir izdarījusi grozījumus Komisijas ierosinājumā, ņemot vērā autobusu un tālsatiksmes autobusu nozares īpašo struktūru. Ir panākta vienprātība, ka attiecīgs pret pasažieriem, kas brauc no termināliem, būs citāda nekā pret pasažieriem, kuri brauc no autobusu pieturām, jo nav nedz iespējami, nedz loģiski, piem., autobusu pieturās nodrošināt tāda paša līmeņa informāciju par kavējumiem kā terminālos, kur strādā attiecīgs personāls.

Ja kavējums ir ilgāks par divām stundām, vai ja reisu atceļ, pasažieri var izvēlēties turpināt ceļu vai nu ar tādu pašu transportu, vai prasīt, lai viņus pārceļ citā transportā, vai lūgt biļetes vērtības atmaksājumu (to izmaksā 14 dienās pēc notikuma un vajadzības gadījumā par brīvu izsniedz biļeti atpakaļ). Ja braucienos, kas ilgst vairāk nekā trīs stundas, kavējums ir ilgāks par divām stundām, tad pārvadātājiem EP ierosinātā 53. grozījuma garā būs pienākums izsniegt pasažieriem, kas brauc no termināla, ēdienu vai atsvaidzinājumus, bet nebūs pienākuma nodrošināt naktsmītņi – tiesa, pārvadātājiem būs jāpalīdz naktsmītņi atrast. Autobusu un tālsatiksmes autobusu pasažieri tomēr nevarēs saņemt papildu kompensācijas (samaksu, kas pārsniedz biļetes cenu), ko izmaksā kuģu un dzelzceļu pasažieriem. Tādējādi nav saglabāti EP ierosinātie grozījumi par kompensācijām un naktsmītņēm (49., 50., 51., 52., 54. un 55. grozījums).

Eiropas Parlaments ir ierosinājis dažus grozījumus par kompensācijām un palīdzību novēlotas autobusu pienākšanas gadījumos, un ar to saistītiem atbrīvojumiem *force majeure* gadījumos (56. un 57. grozījums), tādējādi atbrīvojot pārvadātājus no saistībām par kaitējumiem, ja tos ir izraisījuši apstākļi, kas nav saistīti ar sniegtajiem pakalpojumiem, un ko nav varēts paredzēt. Padome nav pieņēmusi tādu grozījumus, jo tās pieņemtā dokumentā nav paredzēti noteikumi par kompensācijām par kavētu ierašanos galamērķī.

Tādas kompensācijas autobusu un tālsatiksmes autobusu uzņēmumiem uzliktu papildu saistības un radītu pārmērīgu nastu, turklāt šoferi būtu spiesti par katru cenu respektēt grafiku, tādējādi apdraudot satiksmes drošību.

Padome ir ņēmusi vērā 58. grozījumu par personām ar invaliditāti vai personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām pieejamos formātos sniegtu informāciju.

vi) *Vispārēji noteikumi par informāciju, sūdzību izskatīšanu un valstīs izveidotām īstenošanas struktūrām*

Saskaņā ar Padomes pirmajā lasījumā pieņemto nostāju, pārvadātāji un terminālu vadības struktūras savās kompetences jomās visu braukšanas laiku, pēc iespējas pieejamos formātos pasažieriem dod pietiekamu informāciju. Turklāt pārvadātāji un terminālu vadības struktūras pareizi un saprotami informē pasažierus par viņu tiesībām – EP ierosinātā 62. grozījuma garā.

Runājot par sūdzībām, Komisijas ierosinātajā tiesību aktā bija ietverti noteikumi par to, kā pārvadātājiem tās būtu jāizskata, un it īpaši – tālejošas juridiskas sekas par nereaģēšanu uz sūdzībām.

Padome gan principā piekrīt Komisijas priekšlikumam, tomēr sistēmā tā ievieš vairāk elastības, lai izvairītos no kādām sekām, ko dalībvalstu juridiskās sistēmas vai administratīvas struktūras nebūtu paredzējušas. Tādā kontekstā – un lai izvairītos no papildu birokrātijas – Padome nav pieņēmusi EP ierosināto 64. grozījumu, kurā bija ieviests pienākums autobusu un/vai tālsatiksmes autobusu uzņēmumiem ik gadu izdot sīku pārskatu par saņemtām sūdzībām.

Turklāt Parlaments ir ierosinājis, ka attiecīgu valstu īstenotajām struktūrām vajadzētu būt neatkarīgām (65. grozījums). Padomes pirmajā lasījumā pieņemtajā nostājā ir precizēts, ka minētajām struktūrām vajadzētu būt neatkarīgām no pārvadātājiem, braucienu rīkotājiem un terminālu apsaimniekotājiem.

vii) *Diena, kad regulu sāk piemērot*

Regula stāsies spēkā divdesmitā dienā pēc publikācijas ES Oficiālajā Vēstnesī, un to piemēros gadu pēc minētā datuma.

Padome pirmajā lasījumā pieņemtajā nostājā ir paredzējusi, ka regulu piemēros divus gadus pēc publikācijas, tātad būtībā ir pieņēmusi EP ierosināto 69. grozījumu.

3. Citi Eiropas Parlamenta pieņemti grozījumi

Citi grozījumi, kas nav iekļauti Padomes pirmajā lasījumā pieņemtajā nostājā, ir šādi –

- grozījumi definīcijās – “pārvadājuma līgums” (13. grozījums), “biļešu pārdevējs” (14. grozījums), “ceļojuma rīkotājs” (15. grozījums), “atcelšana” (16. grozījums);
- ierosināta jauna “pieejama formāta” definīcija (17. grozījums);
- ir dota atsauce uz “vecāka gadagājuma cilvēkiem un maziem bērniem, kas nespēj ceļot bez palīdzības” (34. grozījums);
- personu ar invaliditāti un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām individuālām vajadzībām piemērota palīdzība (35. grozījums);

- pienākums nodrošināt, lai pasažieri saņemtu apstiprinājumu, ka ir paziņots par viņiem vajadzīgo palīdzību (40. grozījums);
- jebkāda kompensācija, kas piešķirta saskaņā ar regulu, ko var atskaitīt no jebkādas papildus piešķirtas kompensācijas (59. grozījums);
- sankcijās par regulas pārkāpumiem varētu paredzēt arī kompensāciju izmaksas attiecīgiem pasažieriem (68. grozījums);
- 70., 71. un 72. grozījums par regulas pielikumiem.

III. NOBEIGUMS

Gatavojot pirmajā lasījumā pieņemto nostāju, Padome ir pilnībā ņēmusi vērā Komisijas priekšlikumu un Eiropas Parlamenta atzinumu pirmajā lasījumā. Runājot par Eiropas Parlamenta ierosinātajiem grozījumiem, Padome piebilst, ka daudzi grozījumi – būtībā, daļēji vai pilnībā – jau ir iekļauti pirmajā lasījumā pieņemtajā nostājā.
